

С. Б. Сорочан

**EN PRAGMATI.
О ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ КАК ВИДЕ УСЛУГ
ВИЗАНТИЙСКОГО РЫНКА IV–IX вв.**

В круг специальностей, связанных с сектором услуг и одновременно с организацией торговли, в ранней Византии входили профессиональные перевозчики, трудившиеся и на море, и на суше. О первых источники дают более подробные, а главное, систематизированные сведения, чем о вторых, но даже в этом случае, как ни странно, сама по себе проблема не привлекала внимания византийцев и не выливалась в специальное обобщающее исследование на указанную тему. Как о виде рыночных услуг о перевозках вообще не писали и тенденцию их эволюции в IV–IX вв. по сравнению с предшествующей римской эпохой не пытались уловить. Поэтому имеет смысл более глубоко остановиться на этой проблематике в указанных хронологических рамках и наметить пути ее решения.

Как удастся установить, кроме того, следуя давним устоявшимся традициям греко-римского общества, использовали на суше гужевые и вьючные средства перевозки, а также нанимали возчиков или погонщиков, которые иногда являлись самостоятельными предпринимателями, несли ответственность за целостность груза, а в редких случаях занимались также продажей перевозимого ими товара¹. Транспортным средством служили повозки-экипажи, такие как *reda*, *bigota* и прочие их виды, а также повозки-телеги (в латинских законодательных источниках – *ангария*, у греков – *хамакса*). Причем трудности с использованием колесных транспортных средств из-за отсутствия регулярного обслуживания и ремонта дорог уже с конца V в. вызвали возрастание роли верховых и вьючных животных, особенно в восточных провинциях². Для них служила густая сеть дорог местного значения, среди которых письменные источники различают дороги для перегона скота (*агелодромы*), для телег (*хамаксеги*), для транспортировки древесины из леса (*ксилофорики*), проходы для пешеходов и вьючных животных (*монопатии*), мощеные дороги (*плакоты*)³. Археология тоже подтверждает эволюцию таких дорог: в византийский период магистрали были сужены с традиционных римских 6,5 м до ширины, не предназначенной для движения транспорта, вымощенная поверхность стала более ровной, но на подъемных, гористых участках – ступенчатой (на практике это означало, что

они не годились для движения колесного транспорта)⁴. Развитие таких путей сообщения, где повозки не столько помогали, сколько затрудняли движение, началось, вероятно, в правление Юстиниана I (527–565 гг.), поскольку сооружение им нескольких ответвлений транспортных путей подтверждается трактатом Прокопия, написанным к началу 560-х гг.⁵

Закон оговаривал использование рабочего скота «до определенного места», а если это условие оказывалось нарушенным, пользовавшийся «транспортным средством» возмещал хозяину животного⁶. Если отправлявшийся по хозяйству или по торговым делам (en pragmati) брал вола, осла или другую рабочую скотину без ведома ее хозяина, он должен был отдать положенную плату в двойном размере, а случись скотине пасть по дороге, возвращал вместо нее двух животных⁷. Таким образом, интересы владельцев живых «транспортных средств» были надежно защищены с правовой точки зрения, что косвенно указывает на важность и доходность этой сферы предпринимательства. Вероятно, организация наземных перевозок, особенно продуктов питания, насыпного груза (зерна), габаритных товаров, сулила немалую выгоду, ибо стоимость таких транспортных перевозок была весьма высока (наем осла на суточный переход мог стоить в начале IX в. две номисмы)⁸. Но надо учесть, что большие расстояния и расходы (стоимость корма для животных, плата погонщикам и сопровождающим, местные сборы и пошлины) вместе с чрезвычайно медленным движением телег многократно умножали цену перевозимых товаров⁹. Они имели смысл только для государства, которое вкладывало деньги как в медленные (тяжелые телеги, фургоны на волах), так и в скоростные виды транспорта (легкие повозки с упряжкой лошадей или мулов) для своих собственных целей, особенно для снабжения армии и организации почтовой, курьерской служб¹⁰.

Впрочем, и здесь последовали изменения. Так, уже в конце V в. была упразднена транспортировка тяжелых грузов ответственных высокопоставленных чиновников, что прежде являлось одной из задач *cursus publicus*¹¹, а при императоре Юстиниане I существенно сократилась единственная оставшаяся транспортная служба *cursus velox* (*oxys dromos*)¹². Учреждения (*oxys*) *dromos* с казенными лошадьми на станциях (*mansion*, *stathmos* или *pandocheion*), оставались на содержании государства до конца ранневизантийского периода и впоследствии находились в ведении логофета дрома и подведомственных ему служб¹³. Конюшни и животные для *cursus*, фураж, а зачастую и все условия для казенных должностных лиц, должны были, за некоторыми исключениями в ранневизантийский период, обеспечивать, за вознаграждение или безвозмездно, жители провинций, что, как и ремонт дорог, мостов, было для них тяжелым бременем¹⁴.

Эти впечатления подтверждает один из наиболее содержательных нарративных источников о повседневной жизни и обществе сельской Галатии – Житие Св. Феодора Сикеота (первая половина VII в.), родившегося в конце VI в. и проведшего почти всю жизнь недалеко от одной из станций на большой паломнической дороге через Малую Азию. Из текста источника можно заключить, что для путешествий и перевозок использовали лошадей, мулов, ослов, причем транспортная роль мулов и ослов, видимо, разрослась к «темным векам».

Телеги, фуры, всегда запряженные волами, использовали как правило в пределах местности для транспортировки сельскохозяйственных грузов и строительных материалов¹⁵. Эта общая картина, в сущности, не изменилась вплоть до конца империи.

Транспортные услуги на водных путях были гораздо более рентабельными. Они находились в ведении экипажей кораблей, состав которых варьировался в зависимости от многих обстоятельств и, что важно учесть, был сравнительно небольшим. Закон четко устанавливал, что «под корабельщиком следует разуметь того, кто содержит корабль, хотя корабельщиками (*navtae*) называются все, кто находится на корабле для его плавания»¹⁶. Вся судовая команда именовалась словом *nautai* или реже – *promosella*¹⁷ и, согласно морскому праву, обычно включала навклира, «господина судна» (*despotes tou ploiou*)¹⁸, кивернита¹⁹, проревса (проевса)²⁰, навпига²¹, каравита²², матросов²³ и парасхарита²⁴. Именно в такой последовательности перечисляет их Морской закон родосцев, отражая определенную, давно и прочно сложившуюся субординацию внутри экипажа и иерархичность, «вертикальность» его структуры.

Обязательную, сугубо подчиненную часть команды ромейского судна составляли простые матросы числом от одного до нескольких человек, которых называли по разному (*pleutes*²⁵, *pleustikos*²⁶, *ploimos*²⁷), но чаще навт (*nautes*, *nautikous*), что и в античную, и в византийскую эпоху, означало «моряк»²⁸. В случае разделения обязанностей один из них должен был нести вахту и быть «впередсмотрящим» (*bigliophoros* – «несущий стражу», дозорный), другой – работать с парусом (*armenistes*), а все вместе – выполнять команды капитана, следить за сохранностью груза²⁹, оказывать помощь при его спасении³⁰, сообщать пассажиру-эпивату о необходимости переместить вещи в связи с наполнением корабля забортной водой³¹. Очевидно, забота моряков, связанная с наблюдением за грузом, считалась наиболее сложной и поэтому в случае непогоды, шторма владелец груза должен был отдельно вознаградить матросов за усердие³². Выходит, такового могло и не быть, ибо это не являлось прямым долгом членов экипажа. В случае отсутствия договоренности матросы, даже рабы, не были обязаны заниматься выгрузкой, за исключением того случая, когда она проводилась в пустынном месте, где не было наемной силы, но и тогда им полагалась за помощь отдельная плата³³. Так же обстояло дело и с охраной груза³⁴.

В самом конце своеобразного списка членов экипажа находился парасхарит (*parascharites*), что уже само по себе указывает на его не просто подчиненное, а приниженное положение по отношению к остальным участникам предприятия. В нем видят лицо, заботившееся о поддержании сигнального огня, сторожа или корабельного повара по совместительству³⁵. Последнее наиболее правдоподобно, поскольку Морской закон запрещал пассажирам самим разводить огонь и, следовательно, готовить себе горячую пищу³⁶. Кроме того, надо было кормить и команду, а это еще 7–12 человек, если корабль был средней вместимости (около 30–60 рег. т) или больше³⁷. К примеру, Синесий в 402 г. плыл из Александрии в Кирену на корабле с экипажем из 12 человек, который вез 50 пассажиров³⁸. Скорее всего, парасхарит выполнял функции того, кто назывался также *eschareus*, дословно «жаровенщик», чьей главной обязанностью была

забота о пожароопасном корабельном очаге³⁹. За это «жаровенщик» получал половинную долю платы матроса, поскольку другую половину и даже больше мог заработать варкой пищи и обслуживанием команды и пассажиров (последние не имели права рубить дрова на палубе и сами жарить рыбу). В этом случае он совмещал работу кока и стюарда, заимствовав часть обязанностей у того, кто прежде (до VI в. включительно) именовался диетарий (*dietarius*) – юнга⁴⁰.

Каравит (*karabites*), дословно «корабельщик», относился к служащим более высокой, руководящей группы членов экипажа⁴¹. Обычно византилисты видят в нем старшего над матросами, аналогичного по своим функциям боцману⁴². Однако М. Я. Сюзюмов, ссылаясь на морские порядки, изложенные в статутах далматинских портовых городов Рагузы и Зары, отметил, что обычно так называлось лицо, производившее официальные записи и расчеты, – те записи, которые служили документальными материалами в случае возможных судебных разбирательств по поводу морских перевозок⁴³. Если это уточнение верно, каравит, скорее, был чем-то вроде судового писца, ведущего расчеты, бухгалтера, а также суперкарго, без записей которого о состоянии груза невозможно было разобраться в размерах оплаты за перевозку, внесение пошлин или в определении размеров компенсаций за понесенный урон, например, сброшенный груз⁴⁴. Как специалист, он относился к административной части команды, обеспечивавшей рейс, но его обязанности не имели ничего общего с управлением судном. Здесь обнаруживается почти полное совпадение функций каравита с тем, кого на античных торговых судах именовали тоихархом. В отличие от тоихарха в военном флоте, который командовал на части судна, вел наблюдение за правым бортом, торговый тоихарх был одновременно корабельным казначеем, экономом, заведующим приемом и выдачей груза, руководил проверкой, размещением пассажиров и инструктировал их⁴⁵. Таким образом, есть основания считать, что к VII в. изменилось терминологическое обозначение, а не суть этой особо важной морской специальности по обеспечению перевозок.

Корабельный мастер – навпиг, очевидно, был ремесленником, хорошо знакомым с корабельным делом, который в случае поломок и аварий мог организовать ремонт судна в пути и на стоянках⁴⁶. О выполнении им функций боцмана или представителя судостроителя на корабле говорить не приходится. Оставаясь на берегу, навпиг искал занятие по специальности в артелях строителей судов или подрабатывал плотником, столяром.

К несомненному начальству торгового, грузового корабля, занятому его управлением, относился проревс или проевс (*proreus*, *proeus*), одна из самых традиционных фигур среди членов экипажа. В античную эпоху у рулевого часто был помощник на передней части судна, называвшийся по имени последней – *proga* – *prorates*, обязанный не просто быть вперёдсмотрящим, но хорошо знать маршрут, заниматься ориентацией корабля, то есть быть штурманом⁴⁷. Феодорит Киррский отмечал в одном из писем, что когда с рулевым-кивернитом, штурманом, случается беда, несчастье, его замещает проревс или другой из первых членом команды (*otan o kybernetes ti pathe, e o proreus, e ton nauton o protos ten ekeinou chreian pleroi*)⁴⁸. Согласно замечаниям Ж. Руже и Э. де Сен-Дени, в иерархии морской терминологии проревсу соответствовал *magister*

и gubernator, или dominus navis⁴⁹. Морской закон византийцев по прежнему видел в нем одного из старших помощников капитана, на которого возлагалось управление судном в носовой части⁵⁰. Е. Э. Липшиц называет его то надсмотрщиком, то помощником навклира, то помощником кивернита⁵¹. Сп. Врионис – более последовательно, помощником капитана⁵². Между тем ясно лишь одно: важнейшей обязанностью проревса было следить за берегом, сигнализировать обо всех опасностях или случайностях, приближении чужих кораблей, за которыми он вел наблюдение не только с носа корабля, но и с вершины мачты⁵³. В случае, если команда была достаточно велика, прорей мог быть начальником вахты, а при швартовке и отплытии отвечал за сбрасывание или подъем якоря, занимаясь этим лично или руководя действиями матросов⁵⁴.

Кормчий-рулевой (gubernator navis, kybernetes, kybernetikos) находился в кормовой части судна, вел его по курсу и одновременно присматривал за матросами и всем происходящим⁵⁵. Как один из помощников капитана, выполнявший штурманские, лоцманские функции и управлявший рулем⁵⁶, он отвечал за вред, причиненный судном⁵⁷. При мелких размерах кораблей роль кормчего нередко выполнял сам навклир-капитан, на что весьма прозрачно намекают статьи Морского закона, где оба термина то и дело смешиваются⁵⁸. Однако главный кормчий мог быть и не один, тем более, что конструкция большинства судов предусматривала два весла-руля с обеих сторон кормы. Говоря об экипаже корабля, Дигесты в качестве корабельщиков, от которых зависело плавание, называют гребца и помощника рулевого⁵⁹. В связи с этим встает вопрос о протокаравах. В. М. Истрин перевел греческий термин protokarabos, встречающийся у Георгия Монаха и его продолжателя, старославянским «кръмьникъ пръвый» – первый рулевой⁶⁰. Правильность догадки подтверждает содержание главы «Peri ton protokarabon», которую Константин Багрянородный включил в трактат «Об управлении империей»⁶¹. В своих комментариях раздела Г. Г. Литаврин ограничился не совсем ясным определением: «корабельная должность, связанная с обеспечением верного курса корабля, может быть, ведал рулевым управлением судна (рулевыми? «штурман»?)»⁶². Между тем Константин Багрянородный уже в титуле главы не случайно упомянул протокаравов царского судна – дромония во множественном числе. Ниже он неоднократно указывал, что один корабль имел двух протокаравов (tin duo protokarabon)⁶³. Их слаженный, сложный, тяжелый труд по обслуживанию двух рулевых весел по обеим сторонам кормы судна требовал должных навыков и особого умения, опыта, от которых зависела живучесть корабля. Некий старец Михаил, «незабвенный по своему морскому опыту», «сильно состарился и утомился, в течение множества лет служа протокаравом», советовал своим коллегам по ремеслу «держатъ руль и направлять царский корабль в сочетании с непогодой и дыханием ветров»⁶⁴. Выходит, принципиальной разницы между губернатором-кивернитом и протокаравом не существовало, хотя в тех случаях, когда на корабле оказывались пара рулей и столько же рулевых, один мог быть старшим (первым), а другой – помощником.

В любом случае, вершину корабельной иерархии венчал навклир (pauk-leros), как обычно именовали капитана сравнительно небольшого корабля,

как правило, водоизмещением в несколько десятков регистровых тонн. Именно такие суда заняли ведущее место к VII в., когда навклиры заменили прежних ранневизантийских зажиточных навикуляриев, способных содержать несколько торговых кораблей и объединенных в корпорацию по перевозке государственных грузов⁶⁵. При всем том положение навклира было весьма двойственно, особенно если он являлся наемным лицом. В этих случаях его безграничная власть на корабле сочеталась с весьма непрочным положением по отношению к настоящему хозяину судна. Дигесты определяли капитанами тех, кому поручалась забота обо всем корабле (*magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est*)⁶⁶. Однако с правовой точки зрения *mandatum*, договор поручения, был ничтожный⁶⁷ и прекращался односторонним волеизъявлением доверителя⁶⁸. Значит, наемные капитаны не были долговременными, постоянными работниками: их могли отстранить от работы, но и им случалось внезапно покидать своих хозяев, ставя последних в трудное положение⁶⁹. Если капитан не был собственником судна, он мог арендовать корабль, мог сдавать его в наем или же наниматься перевозить товары⁷⁰. Все эти операции разграничивались с правовой точки зрения. Согласно Морскому закону, доходы навклира-хозяина судна состояли из платы за предоставление корабля (как собственнику транспортного средства), из доли в прибылях команды (в случае, если он был еще и капитаном) и из доли в прибыли от торговых операций (если он участвовал в финансировании предприятия)⁷¹. Значит, в лице навклира могли сочетаться судовладелец и торговец, судовладелец и капитан или даже все три роли сразу, но он же мог выступать лишь в одной из этих ипостасей. Сравнение его с тем, кого античные источники называли *magister navis*, позволяет заключить, что это был глава корабля, который выполнял преимущественно административные функции на борту и занимался коммерческими вопросами, будучи весьма близок по положению к пистикку, тогда как *gubernator navis* сосредотачивал в своих руках управление судном⁷². В греческой терминологии IV–VI вв. он обозначался словом навикуларий, а с VII в. – исключительно навклир⁷³.

Морской закон, дополненный колоритными набросками из Житий святых, путешествовавших морем, дает яркое представление об обстановке на грузопассажирском корабле. Последний представлял замкнутую временную микроструктуру, в которой формировались особые взаимоотношения, обуславливаемые в первую очередь тремя факторами – отгороженностью от мира; скуденностью, теснотой (пассажиру-мужчине по норме отводилось место длиной 3 локтя – около метра, женщине – локоть – 0,312 м, ребенку – пол локтя, так что на площади около 1,2 кв. м помещалось три человека)⁷⁴, а также большим риском подвергнуться как кораблекрушению, так и грабежу пиратов. Это оформляло особый тип капитана – властного, полного хозяина на корабле. Исполнение его приказов во время плавания было обязательным для экипажа и всех эпиватов. Лишь в самых критических случаях, сопряженных со сбрасыванием груза, навклир принимал решения совместно с экипажем и пассажирами⁷⁵. Капитан внимательно надзирал за эпиватами и соблюдением ими порядка на корабле⁷⁶, хранил у себя золото и ценности пассажиров⁷⁷, имел право удерживать

имущество, товары пассажиров до тех пор, пока они не сделают в соответствии с договором взнос для погашения ущерба, нанесенного тому, чьи грузы пострадали во время перевозки, например, были выброшены за борт во время бури⁷⁸. Иоанн Хрисостом упоминал в одном из писем именно о судебных функциях того, кто управлял судном (*en ploiois o kybernetes dekazei*)⁷⁹. Но столь же важна была и его ответственность. В титулах Дигест, настойчиво повторенных в Вассиликах, подчеркивалось, что навклир отвечает за всех своих матросов, безразлично, свободные они или рабы, если члены экипажа совершат злоумышление на борту его судна⁸⁰. Личная невиновность капитана при этом не бралась во внимание⁸¹. Он обязан был предупреждать обманы, небрежности или преступления со стороны подчиненных⁸², то есть заниматься своеобразной «профилактикой преступности», но лишь в пределах своего судна: если проступок его моряков совершался вне корабля, навклир не привлекался к ответственности⁸³, равно как не отвечал он и за преступления пассажиров или за сохранность груза не во время плавания⁸⁴. При всем том любой предмет, выброшенный с корабля, если он причинял вред кому-либо, становился достаточным основанием для *actio utilis* против того, кто начальствовал над кораблем⁸⁵.

Теоретически на ромейском грузо-пассажирском корабле могло быть сразу несколько капитанов, назначенных хозяином судна, причем Дигесты подчеркивали, что обычно они были с неразделенными обязанностями и ни один из них ничего не мог делать без другого⁸⁶. Поэтому достаточно было заключить договор о перевозке с любым из них, чтобы хозяин, то есть тот, кому поступали все доходы и прибыль, начинал нести ответственность за эту сделку⁸⁷. Впрочем, на практике подобное едва ли случалось часто, ибо неминуемо порождало нежелательные, конфликтные ситуации.

До отплытия, на борту капитан всегда действовал как представитель хозяина-собственника или нанимателя судна, от которого он получал указания и четкие инструкции: заключать договор найма для перевозки определенных видов товаров, пассажиров или только взимать провозную плату, покупать снасти и другие предметы, необходимые для плавания, договариваться о ремонте корабля и совершать на это расходы, выдавать членам экипажа плату за работу, брать деньги взаймы для осуществления тех дел, для которых он был назначен⁸⁸. При этом все расходы оплачивал он сам из средств хозяина, а в случае перерасхода вследствие нечестности отвечал судовладелец, назначивший такого капитана⁸⁹. Однако, если он делал что-либо непредусмотренное данными ему указаниями, к примеру, вместо овощей или конопли брался перевозить строительные материалы, хозяин за это не отвечал⁹⁰. Морской закон еще более категорично подчеркивал, что любое уклонение от выполнения условий соглашения грозило навклиру потерей части или всего заработанного⁹¹, и это был серьезный, сдерживающий личную инициативу момент.

Ключевой составляющей организации грузоперевозки, связанной с обязанностью капитана, считалось формирование команды, количественный и тем более качественный состав которой законодательство строго не оговаривало. Очевидно, его определял сам навклир, исходя из мореходных возможностей судна, соображений разумной достаточности и целесообразности. Не последнюю роль

играли при этом и соображения экономии, заставлявшие исходить из минимума числа моряков, что повышало размер доходов остальных членов экипажа.

Власть навклира над командой была столь велика, что иногда он мог принудить (*keleusei*) кого-либо из навтов совершить противозаконное действие, например, кражу имущества пассажиров, и хотя матрос знал, что за это злодеяние ему грозит сотня палочных ударов (*hylagogia*), все же шел на преступление, по-нуждаемый капитаном⁹².

Вообще, ромейские навклиры образовывали удивительную микроструктуру профессионалов своего дела, смелых, предприимчивых, готовых идти на риск, порой граничивший с авантюрой, и держать их было непросто даже в узде детально разработанного морского права.

Важно заметить, что в целом состав экипажа византийских кораблей не претерпел существенных изменений по сравнению с римской эпохой. Исчезли лишь стражи корабля (*nauphylakes*), которые наблюдали за порядком на судне; функции диетариев, вероятно, частично унаследовали парасхариты, а если верно предположение, что диетарии состояли при конторе корабля – диете в качестве писцов и архивариусов, тогда им наследовали каравиты; последние сменили не только тоихархов, но и их помощников – писарей, ведших регистрацию грузов (*perineos*), и навстологов (*naustologon*), стоявших на сходнях и проверявших пассажиров⁹³.

Полный состав команды полноценного византийского корабля насчитывал не менее семи человек, то есть приблизительно столько же, сколько экипажи античных торговых судов среднего тоннажа⁹⁴. Статьи Морского закона называют основные функциональные единицы экипажа, но не исключено, что один член команды мог совмещать исполнение нескольких обязанностей⁹⁵. Например, В. Христидис установил, что гребцы нередко выполняли роль корабельных мастеров⁹⁶. Для торговых, грузовых судов практика такого «совместительства» в команде должна была быть еще более выраженной. Экипаж небольших «корабликов» иногда насчитывал всего пару человек, один из которых выполнял функции навклира и рулевого, а другой управлял парусом, такелажем, снастями, в частности, следил за сигнальными огнями, бросал и поднимал якорь и нес прочие матросские обязанности. Очевидно, именно так функционировал экипаж судна из двух братьев, Сергия и Сергоны, прославленных навтов, почитателей Св. Евфимии, которые, несмотря на иконоборские запреты Льва III (717–741 гг.) принесли в дар молитвенному дому святой мученицы груз своего корабля и все имущество⁹⁷. Из 3–4 человек состоял экипаж галиады, на которой в 704 / 705 г. спасался из таманской Фанагории Юстиниан Ринотмет, с которым на этом судне следовало не более десяти человек⁹⁸.

Те из пассажиров, которые не могли оплатить проезд, иногда отработывали его в качестве матросов. Это была давняя, широко распространенная практика⁹⁹ и вряд ли ромеи отказались от нее. Однако непрофессионалы в морском деле были, конечно, исключением. Для любого судна требовалась команда достаточно опытных в плаваниях и надежных, испытанных навтов (*kai nautas tous arkountas nautikous gorgous gregorountas*)¹⁰⁰. Прибрежные города и местечки Византии всегда изобиловали такого рода людьми, для которых мореходство составляло главный, а подчас и единственный источник существования.

Теоретически навклир, моряки и пассажиры должны были составлять единое целое на корабле, быть конфессионально спаянными, оказывать взаимопомощь и поддерживать по христиански друг друга, что символизировала совместная клятва на Священном Писании перед началом плавания¹⁰¹. От команды требовалось послушание, верность и дисциплина. Навклир обязывался выполнять соглашение, а навты – подчиняться капитану, законам и честно относиться к делу. Однако ряд положений Морского закона заставляет полагать, что реальная обстановка и нравы на корабле временами оставляли желать лучшего. Закон предписывал очень сурово расправляться с матросами, кравшими ценное имущество, золото у эпиватов, причем даже по прямому приказу навклира, возвращать украденное потерпевшим и, видимо, наказывать вора не менее чем сотней палочных ударов (*sphodros* – дословно «сильно побить»)¹⁰². Необходимость сохранять в ромейском морском праве подобные предписания безусловно свидетельствует, что криминальная практика прочно присутствовала в корабельной жизни и экипажи ромейских кораблей во главе с их капитанами отнюдь не блистали своей честью и добродетелями, какие должны были быть присущи истинному верующему, богобоязненному христианину. Бывало, сам навклир со своей командой промышлял разбоем: Житие преп. Нифонта красочно рассказывает о капитане судна, при случае грабившем и убивавшем богатых эпиватов¹⁰³. Доходило до того, что навклир мог «...по сговору с матросами бежать в другую страну, захватив золото»¹⁰⁴. Симеон Метафраст в Житии Св. Николая пересказывает подобный случай, явно позаимствованный в легенду из реальной жизни¹⁰⁵.

Видимо, среди команды случались стычки, которые не ограничивались лишь одним словесным выяснением отношений, а, попросту говоря, взаимными оскорблениями, и доходили порой до рукоприкладства, жестоких драк, поножовщины между самими матросами¹⁰⁶, моряками, пассажирами и навклирами¹⁰⁷. Иначе бы не потребовалось устанавливать своеобразную шкалу штрафов-выплат (*misthon*) за телесные повреждения, опухоли, даже выбитые глаза, какие случались во время таких стычек. При этом, согласно закону, ответственность не нес только тот, кто защищался от нападения¹⁰⁸; зачинщик же должен был отвечать за нанесенные им побои, увечья, оплачивать врача и возмещать убытки за потерю трудоспособности пострадавшему и его капитану¹⁰⁹. Так или иначе, эти статьи закона сами по себе указывают, что порой отношения в команде были весьма далеки от взаимопомощи и сотрудничества, отличались нетерпимостью, взаимной враждой, обидами, причины которых следует искать в психологии замкнутых в ограниченном пространстве судна, а еще больше в дискриминации, допускаемой в работе и оплате ее, хотя прямые сведения о конфликтах по зарплате отсутствуют.

Сдерживающий момент все же был и довольно веский. Как хорошо известно из Морского закона, который определял доленое участие членов экипажа с различными функциями, судовая команда носила характер товарищества-кинонии по извлечению дохода от предприятия (*kerdei koinonia*), что несомненно указывает на корпоративность отношений¹¹⁰. В качестве платы за организацию перевозок члены экипажа получали часть (*meros*) дохода от фрахта, всякого рода пред-

приятый, соглашений с пассажирами и торговцами и в зависимости от размера этих «частей» состав команды делился на четыре категории: в первую входил навклир, получавший 2 доли; во вторую – кормчий, проревс, навпиг и каравит, которым полагалось 1,5 доли; в третью – матросы, получавшие по одной доли, и, наконец, парасхарит, на которые приходилось оставшиеся 0,5 *meroi*. Корпоративность проявлялась и в том, что команда несла коллективную ответственность за убытки, причиненные недобросовестным отношением к делу, грузам и кораблю¹¹¹. Она же отвечала за повреждения, нанесенные их судном другому кораблю, который стоял на якоре недвижимо, со спущенными парусами¹¹².

Выходит, что во времена Родосского Морского Закона многие морские путешествия, вероятно, совершались на условиях «участия в прибыли». Экипажу платили часть дохода, а не заработную плату. Морское путешествие было своего рода совместным венчурным предприятием и пассажиры, торговцы, экипаж разделяли право принятия решений с навклиром¹¹³. Купец мог арендовать весь корабль на один рейс, и если он поступал так, то навклир не имел права принимать на борт груз без его разрешения.

Однако надо учесть, что значительную часть желающих обрести работу на торговых судах и в порту брали не как членов киновий, а просто нанимали за плату¹¹⁴. Ясно, что не могло быть и речи о привлечении их к участию в прибылях. Дигесты оговаривали, что члены экипажа – навты, занятые управлением кораблем, могли заключать договор о перевозке товаров, но в этом случае хозяин корабля нес ответственность только тогда, когда член экипажа корабля имел на это деликт¹¹⁵. Последнее допускалось редко и тот, кто «...использовал корабельщиков, ...не разрешал заключать с ними договоры», предпочитая к своей выгоде видеть в них исключительно наемных рабочих¹¹⁶. Закон определял несколько форм оплаты мисфиев. Из всех них для наемных моряков более всего подходила повременная с выдачей денег по завершению работы¹¹⁷.

Интересно, что Василики в соответствии со 122-й новеллой Юстиниана запрещали мисфиям в морском деле требовать повышенную плату¹¹⁸, и, значит, существовала какая-то обычная, минимальная плата, ниже уровня которой работодатель не имел права платить. Исходя из того, что известно о среднем уровне заработка мисфия в раннесредневековой Византии, можно предположить размер такого минимума в 10–12 фоллов в день, достаточных для нормального существования¹¹⁹.

Социальный состав перевозчиков, профессионалов морского дела, отличался в Византии своеобразием, так как не был ориентирован только на свободных, а включал и рабов (*sive liberi sint sive servi*)¹²⁰. Причем последние были заняты и на тяжелых работах, например, трудились на изнурительных гребных судах¹²¹, и использовались как высококвалифицированные специалисты. Даже командир корабля – навклир мог быть рабом, рабом с пекулием, и не обязательно хозяина корабля; мог иметь нескольких хозяев, управлять судном по воле собственника, входить в киновию или промышлять совершенно самостоятельно¹²².

Равным образом не имел значения возраст навклира. Владелец корабля мог по своему желанию взять в капитаны и несовершеннолетнего, хотя в таком случае он лишался права взыскивать с него за ущерб¹²³. Зато с конфессиональной

точки зрения экипажи ромейских судов были гораздо более однородными, чем их основных соперников на море — арабов¹²⁴. Различия в положении, в доходах не подчеркивала даже одежда, которая по давней традиции у всех босоногих навов отличалась во время плавания предельной простотой и сводилась в короткой тунике или хитону¹²⁵.

Комментируя положения Морского закона, М. Я. Сюзюмов отмечал, что византийские моряки все больше приближались к положению люмпенов¹²⁶. Однако это утверждение плохо вяжется с подтверждаемым многими свидетельствами явным отсутствием упадка византийского мореплавания и морского дела в «темные века»¹²⁷. Ни правовые, ни нарративные источники не отражают деградации навов. В Житии Св. Фомаиды говорится, что ее муж-моряк занимал «среднее положение» в обществе¹²⁸, и эта оценка, похоже, больше соответствует реалиям, исторической действительности VII–IX вв. Как давно замечено исследователями, имущество навклира, согласно Морскому закону, оценивалось в 48 раз дороже, чем имущество его помощников — рулевого, проревса и каравита, и в 96 раз дороже, чем имущество рядового матроса¹²⁹. Но надо учитывать, что кораблевладельцы, капитаны-хозяева считались относящимися к богатым людям и на их фоне состояние простого нава было отнюдь не ничтожным. Большие доходы владельцев, капитанов кораблей — навклиров и эмпоров, связанных с морской торговлей, были сопряжены со столь же большими расходами, иногда равными размеру стоимости груза всего судна. Поэтому как правило предполагалось получать прибыль не менее, чем в три раза превосходившую реальную стоимость платы за провоз товаров. Впрочем, выгодные рейсы, особенно протяженные, были делом случая, да и совершать их из-за ограниченности навигационного сезона удавалось едва ли больше трех–четырёх раз. По этой причине обычный доход нава, растянутый на весь год, позволял тратить не больше 6 номисм и 4 милиарисиев ежемесячно; простой навт мог позволить и того меньше — 3 номисмы и два–три кератия¹³⁰.

И все же представители морских специальностей, связанных с управлением кораблем и перевозкой на нем грузов, отнюдь не бедствовали и смотрелись своеобразной профессиональной элитой на фоне некоторых прочих стабильных людских микроструктур, работавших в портах и занятых обслуживанием торговых перевозок, складских, рыночных помещений и процесса торговли. И в античных, и в средневековых приморских городах, по крайней мере, крупных и средних, не переводились специальности носильщиков, весовщиков, упаковщиков и другие профессии, связанные с работами в порту¹³¹.

Среди них одной из самых насущных была работа грузчика, без которой не могла бы состояться ни одна мало-мальски серьезная грузоперевозка. Доставка всего необходимого на судно и соответствующее размещение клади (*paulon*), равно как и ее обратная выгрузка составляли важнейшую часть делового предприятия, которую кто-то должен был тоже организовать. Обычно в таких случаях действовали условия «гросс», когда все расходы по грузовым работам нес судовладелец. Капитан, а точнее, тоихарх (каравит) корабля, вынужден был обращаться к труду наемных поденщиков, которых, как отмечал в своих гомилиях и письмах Иоанн Хрисостом, издавна широко использовали именно морепла-

ватели, строители домов-икодомы и земледельцы¹³². Епифаний, современник Иоанна Златоуста, а также новеллы Юстиниана называли тех, кто специализировался на погрузке и выгрузке, «носильщиками» (*vespillo, fossarius; kopiates — o ta somata peristellon ton kekoimemenon*)¹³³. Чудеса вмч. Артемия (первая половина VII в.) красочно описывают такую разгрузку пифосов с вином в одном из столичных портов на Золотом Роге, где работал грузчиком-поденщиком некий Мина, александриец по происхождению, живший в Аргирополисе, удаленном, северном, приморском предместье Константинополя, среди прочего портового люда, моряков, навпигов, крючников и приезжих иноземцев¹³⁴. Из рассказа агиографа остается неясным, кто был *autentes*, на которого работали Мина и другие грузчики — купцом-эмпором, судовладельцем или виноторговцем, и как долго рабочие служили у него. Но, похоже, они были хорошо известны хозяину, поскольку когда расшибся один из грузчиков, «автентис» вызвал к нему лекаря и дал пострадавшему тримиссий на лекарство.

В свое время в римских портах, по крайней мере, в самых крупных, были не только специализированные носильщики, возчики со своими лошадьми, но и владельцы подъемных машин, работники, обслуживавшие механизмы, а также учетчики зерна, приставленные к эталонам мер и весов¹³⁵. В ранневизантийском городе доставка грузов тоже производилась наемным транспортом, а наем торговцем работника, носильщика выглядел как обычное явление¹³⁶, однако о прочих специалистах из письменных источников ничего не известно. Нет сведений и о профессиональных объединениях грузчиков, подобных римским коллегиям с монопольным правом, направленных против конкуренции поденщиков¹³⁷.

Но, как и прежде, портовые рабочие были, главным образом, из числа бедноты, которой приходилось особенно туго в зимнее время: большая часть всех работ в эмпориях носила сезонный характер, и когда навигация замирала на пять месяцев, с ноября до марта, они оставались почти без заработка¹³⁸. Последнее заставляет предполагать одно из двух: либо у них были какие-то иные, дополнительные источники существования и работа в порту рассматривалась как приработок, либо семимесячный навигационный сезон давал возможность скопить что-то про запас и тем самым обеспечить существование, пусть самое скромное, на весь год. Поденщиком в порту мог стать свободный горожанин, разорившийся ремесленник, лавочник или крестьянин, вольноотпущенник, раб на пекулии, но все они одинаково выступали на правовом условии *locatio-conductio operatum*, то есть как наемные, свободно действующие. Это говорит о том, что наниматели были вынуждены приспособливаться в Византии к условиям свободного рынка, от конъюнктуры которого и зависело амбивалентное положение наемных работников. С одной стороны, VI в. не знал недостатка в руках поденщиков: Псевдо-Захарий Митиленский, описавший наем мисфиев на рынке, отмечал, что они стояли в ожидании работы, а те, кто ее получал, подвергались обсчитыванию, задерживанию заработка¹³⁹. Следовательно, наличие явное превышение предложения рабочих рук над спросом на них. «Великая чума» 541–542 гг. и ее последующие частые сокрушительные вспышки не могли не внести существенные коррективы в эту картину, которая должна была

измениться уже к началу VII в.¹⁴⁰. «Земледельческий закон» дает понять, что крестьяне, не имеющие средств для обработки своего поля, уходили в поисках работы, — уходили, скорее всего, в города¹⁴¹, но ни в VIII в., ни в IX в. нам не найти картины, подобной рисовавшейся взору Пседо-Захария. Уже Юстинианово право выражало заботу по поводу справедливой дифференцированной оплаты наемных, когда квалифицированным мастеровым, например, судовым ремесленникам, трудившимся на верфях, полагалось за всю работу в целом, а разнорабочим — ежедневно, за выполнение определенной части работы¹⁴². За время «темных веков» ситуация в этом отношении стала еще более определенной. Все положения Книги Эпарха, связанные с мисфиями и их заработной платой, несут яркий отпечаток заинтересованности нанимателей в наемном труде, соперничества из-за рабочих рук и даже манкирования работниками условиями найма¹⁴³. Это еще раз заставляет усомниться в том, что моряки, грузчики, возчики, крючники, прочие мисфии по своему положению были всегда близки к деклассированным элементам, чей заработок едва мог обеспечить полуголодное существование, отчего именно их повышенная социальная активность проявлялась практически во всех волнениях и государственных переворотах¹⁴⁴. На самом деле поденщиков невозможно вычленивать из числа прочих горожан-налогоплательщиков, то есть широких торгово-ремесленных слоев разной имущественной состоятельности, выступавших в социально-политической борьбе в качестве самостоятельной силы¹⁴⁵.

Еще более скупы сведения о византийских лодочниках, хотя ясно, что без них не могла бы обходиться ни рыбная ловля, ни доставка грузов, пассажиров по мелководью или на небольшие расстояния. Греко-римские порты обслуживали лодочники нескольких специальностей (*lenuncularii pleromarii auxilarii*; *lenuncularii labilarii auxilarii*), объединявшиеся в коллегии для перевозки грузов по рекам в порт, из порта на корабль, причем они различались даже типами своих лодок и барж¹⁴⁶. После VI в. византийцам, очевидно, стал неведом такой размах, и они обходились более скромной и, главное, экономичной системой лодочных перевозок, свойственной мелкотоварному хозяйству и торговле.

Таким вот образом старинные и господствовавшие структуры, обеспечивавшие организацию перевозок, были постепенно, уже к VI–VII вв. без лишних потрясений и пертурбаций заменены упрощенными новыми, но от этого не менее жизнеспособными, исправно действовавшими и эффективными.

¹ Сорочан С. Б. Об организации наземных торговых перевозок в Византии VII–IX вв. // Проблемы археологии, древней и средневековой истории Украины. Тезисы докладов. — Харьков, 1995. — С. 109–110.

² Mitchell S. Requisitioned Transport in the Roman Empire: A New Inscription From Pisidia // JRS. — 1976. — Vol. 66. — P. 107–122; Belke K. Von der Pflasterstrasse zum Muaultierpfad? Zum klrinasiatichen Wegenetz in mittelbyzantinischer Zeit // e byzantine Mikra Asia / Ed. S. Lampakis. — Athene, 1998. — S. 268–271.

³ Lefort J. Villages de Macédoine, 1: La Chalcidique occidentale. — Paris, 1982; Belke K. Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period // Travel in the Byzantine World / Ed. R. Macrides. — Aldershot, 2002. — P. 86–90 со ссылками на источники.

⁴ French D. H. A Road Problem: Roman or Byzantine? // *Istanbuler Mitteilungen*. – 1993. – Bd. 43. – P. 445–454; Belke K. Roads and Travel in Macedonia and Thrace... – P. 76–79 со ссылками на специальную литературу.

⁵ Procopii caesariensis Opera omnia / Rec. Jac. Haury, G. Wirth. – Lipsiae, 1964. – Vol. 4: Peri ktismaton libri VI sive de aedificiis. – IV.8,4–9; V.2,6–8, 12–14; V.5,1–3.

⁶ Digesta / Rec. Th. Mommsen, retractavit P. Krueger // Corpus juris civilis. – Ed. stereotypa undecima. – Berolini, 1908. – Vol. 1. – XIII.6.5.7; Ecloga: Das Gesetzbuch Leons III und Konstantinos V / Hrsg. v. L. Burgmann. – Frankfurt a. M., 1983. – XVII.7; Eclogadion und Ecloga privata aucta / Hrsg. v. P. Simon, Sp. Troianos // Fontes Minores medii aevi. – Frankfurt a. M., 1977. – Bd. 2. – XVII.54; Basilicorum libri LX / Ed. C. G. E. Heimbach, G. E. Heimbach. – Lipsiae, 1840. – T. 2. – XIII.1.15,23; Imperatorum Basilii, Constantini et Leonis Prochiron / Ed. C. E. Zachariae a Lingenthal. – Heidelberg, 1837. – XXXIX, 50; Ecloga ad Prochiron mutata // Ius graeco-romanum / Ed. C. E. Zachariae a Lingenthal. – Lipsiae, 1865. – Vol. 4. – XV.12; Prochiron auctum // Ius Graeco-Romanum / Ed. C. E. Zachariae a Lingenthal. – Lipsiae, 1870. – T. 6. – XXXIX.150.

⁷ Византийский Земледельческий закон: Текст, исслед., коммент. Е. Э. Липшиц, И. П. Медведева, Е. К. Пиотровской. – Л., 1984. – Гл. 36; Медведев И. П. Урок Бенешевича // Византийские очерки. – М., 1996. – С. 201.

⁸ Сорочан С. Б. Об организации наземных торговых перевозок... – С. 110.

⁹ Хэлдон Дж. История византийских войн. – М., 2007. – С. 79, 86–87, 100, 106, 270–271.

¹⁰ MacCormik M. Bateaux de vie, bateaux de mort. Maladie, commerce, transports annonaire et le passage economique du Bas-Empire au moyen age // *Morfologie sociale e culturali in Europa fra tarda antichita e alto medioevo. Settimane de studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo*. – Spoleto, 1998. – T. 45. – P. 35–118; MacCormik M. Origins of the European Economy: Communications and Commerce, A.D. 300–900. – Cambridge, 2001.

¹¹ Corpus juris civilis. – Berolini, 1895. – Vol. 2: Codex Iustinianus / Rec. P. Krueger. – XII.50.22; Stoffel P. Vber die Staatspost, die Ochsen-gespanne und die requirierten Ochsen-gespanne. Eine Darstellung des romischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus. – Bern, 1994. – S. 132, 159.

¹² Procopii Caesariensis Opera omnia / Rec. Jac. Haury, G. Wirth. – Lipsiae, 1963. – Vol. 3: Historia que dictur arcane. – 30,1–11; Ioannis Lydi De magistratibus populi romani libri tres ex rec. R. Wüensch. – Lipsiae, 1903. – III.61; Belke K. Von der Pflasterstrasse zum Muaultierpfad? – S. 271–273.

¹³ Hendy M. F. Studies in the Byzantine Monetary Economy, C. 300–1450. – Cambridge, 1985. – P. 608–613; Koutava-Delivoria B. Les oxea et les fonctionnaires nommés tou oxeon: les sceaux et les étoffes pourpres de soie après le 9e siècle // *BZ*. – 1989. – Bd. 82. – P. 184, 187–189, tabl. 2; Shepard J. Messages, Ordres et Ambassades: Diplomatic Centrale et Frontalière a Byzance (IX^e–XI^e siecles) // Dierkens and Sansterre. – 2000. – P. 376–381.

¹⁴ Stauridou-Zaphraka A. E angareia sto Byzantio // *Byzantiaka*. – 1982. – T. 11. – S. 25–38, 40–44 с богатейшими ссылками на источники.

¹⁵ Vie de Theodore de Sykeon. Ecrite par son disciple Georgios pretre et higoumene du meme monastere. tabil par A.-J. Festugiere. – Bruxelles, 1970. – 1. Texte grec. – I: passim; Житие преподобного отца нашего Феодора, архимандрита Сикеонского, написанное Георгием, учеником его и игуменом той же обители / Пер. с греч., пред. и коммент. Д. Е. Афиногенова. – М., 2005; Belke K. Von der Pflasterstrasse zum Muaultierpfad? – S. 273–275.

¹⁶ Digesta / Rec. Th. Mommsen, retractavit P. Krueger // Corpus juris civilis. – Ed. stereotypa undecima. – Berolini, 1908. – Vol. 1. – IV.9.1.2.

¹⁷ Theophanes Chronographia ex rec I. Classeni. – Bonnae, 1839. – Vol. 1. – P. 734, C; Constantini Porphyrogeniti imperatoris De ceremoniis aulae byzantinae libri duo graece et latine, e rec. Io. Iac. Reiskii. – Bonnae, 1829. – Vol. 1. – P. 461.15.

¹⁸ Морской закон: Вступ. ст., пер., коммент. М. Я. Сюзюмова // АДСВ. – Свердловск, 1969. – Вып. 6. – I.1.

¹⁹ Там же. – I.2.

²⁰ Там же. – I.3.

²¹ Там же. – I.4.

²² Там же. – I.5.

²³ Там же. – I.6.

- ²⁴ Морской закон. – I.7; *Vryonis S (Jr.) The Maritime Statutes of Doubrovnik and the Rhodian Sea Law (Byzantium)* // BB. – 1998. – Т. 55 (80). – Ч. 2. – P. 62.
- ²⁵ Nily Ancyрани Opera omnia // PG. – 1864. – Т. 79. – Col. 565 C.
- ²⁶ Constantini Porphyrogeniti imperatoris De ceremoniis aulae byzantinae libri duo graece et latine, e rec. Io. Iac. Reiskii. – Bonnae, 1829. – Vol. 1. – P. 467.12.
- ²⁷ Theophanes continuatus // Theophanes continuatus, Ioannes Cameniata, Symeon magister, Georgius monachus / Rec. Im. Bekkerus. – Bonnae, 1838. – P. 402; Продолжатель Феофана. Жизнеописания византийских царей / Изд. подг. Я. Н. Любарский. – СПб., 1992. – С. 21 (I.26), 31 (II.15); Константин Багрянородный. Об управлении империей: Текст, пер., коммент. / Под ред. Г. Г. Литаврина, А. П. Новосельцева. – М., 1989. – Гл. 51.12, с. 234; гл. 52.11, с. 244; *Kirsten E. Die byzantinische Stadt* // Berichte zum XI. Internationalen Byzantinisten-Kongress, München 1958. – München, 1958. – Bd. 1. – S. 27.
- ²⁸ Чудеса Св. Димитрия Солунского // Свод древнейших письменных известий о славянах. Т. 2 (VII–IX вв.) / Сост. С. А. Иванов, Г. Г. Литаврин, В. К. Ронин. – М., 1995. – С. 138. 17, § 209; Константин Багрянородный. Об управлении империей. – Гл. 53.515, с. 274; *Kahane H., Kahane R., Tietze A. The Lingua Franca in the Levant. Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin.* – Urbana, 1958. – P. 546–547.
- ²⁹ Морской закон. – I.6; III.27, 38.
- ³⁰ Там же. – III.31.
- ³¹ Там же. – III.34.
- ³² Там же. – С. 52.
- ³³ Там же. – С. 51.
- ³⁴ Ср.: Чудиновских Э. Торговое население Далматинских городов // АДСВ. – Свердловск, 1965. – Вып. 3. – С. 94.
- ³⁵ *Липшиц Е. Э.* К вопросу о городе в Византии в VIII–IX вв. // BB. – 1953. – Т. 6. – С. 119; *Липшиц Е. Э.* Очерки истории византийского общества и культуры (VIII – первая половина IX в.). – М.; Л., 1961. – С. 102; Морской закон. – С. 38; *Vryonis S (Jr.) The Maritime Statutes of Doubrovnik and the Rhodian Sea Law (Byzantium).* – P. 62.
- ³⁶ Морской закон. – I.10, 11.
- ³⁷ См.: Сорочан С. Б. К вопросу об уменьшении вместимости византийских грузовых кораблей в «темные века» // Древности 1996. Харьковский историко-археологический ежегодник. – Харьков, 1997. – С. 74–82.
- ³⁸ Synesii episcopi Cyrenes Epistulae / Ed. D. Petavio // PG. – 1863. – Т. 66. – Col. 1328, ep. 4.
- ³⁹ *Ashburner W. The Rhodian Sea-Law.* – Oxford, 1909. – P. 57 sq.; *Cagian de Azevedo M. Le navi nella documentazione archeologica* // La navigazione mediterranea nell'alto medioevo. – Spoleto, 1978. – Т. 1. – P. 419.
- ⁴⁰ Digesta / Rec. Th. Mommsen, retractavit P. Krueger // Corpus juris civilis. – Ed. stereotypa undecima. – Berolini, 1908. – Vol. 1. – IV.9.1.3; *Casson L. Ships and Seamanship in the Ancient World.* – Princeton, N. J., 1986. – P. 320.
- ⁴¹ Морской закон. – I.5.
- ⁴² *Липшиц Е. Э.* К вопросу о городе в Византии в VIII–IX вв. – С. 119; *Vryonis S (Jr.) The Maritime Statutes of Doubrovnik and the Rhodian Sea Law (Byzantium).* – P. 62.
- ⁴³ Морской закон. – С. 38.
- ⁴⁴ Ср.: Морской закон. – III.9, 10, 40, 41.
- ⁴⁵ *Casson L. Ships and Seamanship in the Ancient World.* – P. 318–320.
- ⁴⁶ Морской закон. – I. 4.
- ⁴⁷ *Casson L. Ships and Seamanship...* – P. 318–319; *Берадзе Т. Н.* Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии. – Тбилиси, 1989. – С. 189.
- ⁴⁸ Theodoretus Cyrensis episcopi Opera omnia // PG. – 1864. – Т. 83. – Ep. 78, col. 1252.
- ⁴⁹ *Rouge J. Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain.* – Paris, 1966. – P. 221; *Saint-Denis de E. «Proreus» – «Proreta»* // Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes. Ser. III. – Paris, 1967. – Т. 41 (93). – P. 211.
- ⁵⁰ Морской закон. – I.8.
- ⁵¹ *Липшиц Е. Э.* Очерки истории византийского общества... – С. 118–119.
- ⁵² *Vryonis S. (Jr.) The Maritime Statutes...* – P. 62.
- ⁵³ Морской закон – III.9, 36.

- ⁵⁴ *Шершов А. П.* История военно-морского кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. – М.; Л., 1940. – С. 53; Морской закон. – С. 19.
- ⁵⁵ *Digesta.* – XIV.2.2.1, IX.2.29.4, XIX.2.13.2, XXXIX.4.11.2; 13, I.2, III.43; *Истрин В. М.* Хроника Георгия Амартола в древнем славянорусском переводе. – Л., 1930. – Т. 3: Греческо-славянский и славянско-греческий словари. – С. 252; *Лунин Е. Э.* К вопросу о городе в Византии... – С. 118; *Rouge J.* Recherches sur l'organisation du commerce maritime... – P. 222–227.
- ⁵⁶ *Vryonis S. (Jr.)* The Maritime Statutes... – P. 62.
- ⁵⁷ *Бартошек М.* Римское право: понятия, термины, определения / Пер. с чеш. – М., 1989. – С. 141; *Jundzill J.* Gubernator – realistyczne a symboliczne ujecie problematyki morskiej u Ojców Kosciola // *Vox Patrum.* – 1990. – Т. 19. – S. 817–828.
- ⁵⁸ Морской закон. – III.10, 26, 39.
- ⁵⁹ *Digesta.* – IV.9.1.2.
- ⁶⁰ *Истрин В. М.* Хроника Георгия Амартола в древнем славянорусском переводе. – Л., 1930. – Т. 3. – С. 252.
- ⁶¹ *Константин Багрянородный.* Об управлении империей. – Гл. 51, с. 234.
- ⁶² Там же. – С. 445, коммент. 2.
- ⁶³ Там же. – Гл. 51.81, 105–110, с. 238; гл. 51.126–128, с. 240.
- ⁶⁴ Там же. – Гл. 51.138–148б, с. 240.
- ⁶⁵ *Vann R. L.* Some Observations on Byzantine Harbors in Isauria // *BB.* – 1998. – Т. 55 (80). – Ч. 2. – P. 81.
- ⁶⁶ *Digesta.* – (Ulp.) XIV.1.11.
- ⁶⁷ *Digesta.* – XVII.1.1.4.
- ⁶⁸ *Digesta.* – XVII.1.12.16.
- ⁶⁹ *Ср.: Digesta.* – XIV.1.1.
- ⁷⁰ *Digesta.* – XIX.5.1.1; Морской закон. – С. 9.
- ⁷¹ Морской закон. – С. 11, 15, 26; *Лунин Е. Э.* К вопросу о городе... – С. 118.
- ⁷² *Digesta.* – XIV.1.1.3, 7, 13; XIX.2.13.2; XXXIX.4.11.2; *Rouge J.* Recherches sur l'organisation du commerce maritime... – P. 234–238; *Casson L.* Ships and Seamanship... – P. 317–318; Saint-Denis de E. «Proreus» – «Proreta». – P. 211.
- ⁷³ Морской закон. – I.1; *Basilicorum libri LX* / Ed. C. G. E. Heimbach, G. E. Heimbach. – Lipsiae, 1862. – Т. 5 (Lib. XLIX–LX). – LIII.1.2.
- ⁷⁴ Морской закон. – I.9, 13.
- ⁷⁵ Там же. – III.9.
- ⁷⁶ Там же. – I.10–12.
- ⁷⁷ Там же. – I.14.
- ⁷⁸ *Digesta.* – XIV.2.2.
- ⁷⁹ *Ioannis Chrysostomi Opera omnia quae extunt... Opera et studio B. de Montfaucon* / Accurant et denuo rec. J.-P. Migne // *PG.* – 1859. – Т. 62. – Col. 616 (Epist. II ad Timoth. Cap. I, Hom. III.3).
- ⁸⁰ *Digesta.* – XLVII.5.1.6; *Basilicorum libri LX* / Ed. C. G. E. Heimbach, G. E. Heimbach. – Lipsiae, 1862. – Т. 5 (Lib. XLIX–LX). – LIII.1.26.
- ⁸¹ *Basilicorum libri LX* / Ed. C. G. E. Heimbach, G. E. Heimbach. – Lipsiae, 1862. – Т. 5. – LII.1.5.
- ⁸² *Ibid.* – LII.1.26.
- ⁸³ *Digesta.* – IV.9.7.
- ⁸⁴ *Digesta.* – LVII.5.1. 6; *Basilicorum libri LX.* – LIII.1.73.
- ⁸⁵ *Digesta.* – IX.3.6.3.
- ⁸⁶ *Ibid.* – XIV.1.1.13.
- ⁸⁷ *Ibid.* – XIV.1.1.14.
- ⁸⁸ *Digesta.* – XIV.1.1–12; Морской закон. – III.22, с. 20.
- ⁸⁹ *Digesta.* – XIV.1.9–10.
- ⁹⁰ *Ibid.* – XIV.1.1.12.
- ⁹¹ Морской закон. – III.7, 8.
- ⁹² Там же. – III.5–6.
- ⁹³ *Rouge J.* Recherches sur l'organisation... – P. 219–228; *Casson L.* Ships and Seamanship... – P. 314–321; *Ericson H.* Navis oneraria. The Cargo Carrier of Late Antiquity. Studies in Ancient Ship Carpentery. – Abo, 1984. – P. 16 f.; *Van Doornink F.* Byzantium, Mistress of the Sea, 330–641 // A History of Seafaring Based on Underwater Archeology / Ed. G. F. Bass. – London, 1972. – P. 134–159;

Ahrweiler H. Byzance et la mer: La marine du guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance au VIIe–XVe siecles. – Paris, 1966. – P. 397–407.

⁹⁴ *Сорочан С. Б.* К вопросу об уменьшении вместимости византийских грузовых кораблей в «темные века» // Древности 1996. Харьковський историко-археологічний ежегодник. – Харьков, 1997. – С. 77–78; ср.: *Марченко И. Д.* К вопросу о боспорских торговых судах // СА. – 1957. – № 1. – С. 237; *Петерс Б. Г.* Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. – М, 1982. – С. 118, табл. I, 39; рис. 39.

⁹⁵ Морской закон. – I.1–7, с. 15.

⁹⁶ *Christides V.* The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824). Turning Point in the Struggle Between Byzantium and Islam. – Athens, 1984. – P. 53.

⁹⁷ *Лопарев Хр.* Греческие жития святых VIII и IX веков. Ч. I: Современные жития. – Пг., 1914. – С. 261–263.

⁹⁸ *Сорочан С. Б.* Византийский Херсон (вторая половина VI – первая половина X вв.). Очерки истории и культуры. – Харьков, 2005. – Ч. 2. – С. 1316–1317, коммент. 318; с. 1337.

⁹⁹ *Rouge J.* Recherches sur l'organisation... – P. 215.

¹⁰⁰ Ср.: Морской закон. – III.4, 15, 35–38, 43–46.

¹⁰¹ Морской закон. – I.15.

¹⁰² Там же. – II.8, 11–13; III.9, 15.

¹⁰³ *Рудаков А. П.* Очерки византийской культуры по данным греческой агиографии. – М., 1917. – С. 163.

¹⁰⁴ Морской закон. – III.8.

¹⁰⁵ Византийские легенды / Изд. подг. С. В. Полякова. – М., 1972. – С. 145.

¹⁰⁶ Морской закон. – III.6.

¹⁰⁷ Там же. – III.7.

¹⁰⁸ Там же. – III.6.

¹⁰⁹ Там же. – III.6.

¹¹⁰ Ср: Морской закон. – С. 15; *Сорочан С. Б.* Типологія торговельно-ремісничих асоціацій Візантії VII–IX ст. // Археологія. – 1995. – № 1. – С. 37–39.

¹¹¹ Морской закон. – III.26,28.

¹¹² Там же. – III.36.

¹¹³ *Pryer J.* Shipping and Seafaring // The Oxford Handbook of Byzantine Studies / Ed. E. Jeffreys, J. Haldon, R. Cormack. – Oxford, 2008. – P. 486.

¹¹⁴ *Сюзюмов М. Я.* О наемном труде в период кодификации римского права // ВДИ. – 1958. – № 2. – С. 132–135.

¹¹⁵ Digesta. – XIV.1.1.2.

¹¹⁶ Ibid. – XIV.1.1.2.

¹¹⁷ Ibid. – XIX.2.19.9.

¹¹⁸ Basilicorum libri LX. – IV.14.4.

¹¹⁹ Ср.: *Сорочан С. Б.* Византия IV–IX веков: этюды рынка. Структура механизмов обмена. – Харьков, 1998. – С. 368–428.

¹²⁰ Digesta. – IV.9.7 пр.; IX.4.19.2; XIV.1.1.4, 16, 21, 22.

¹²¹ История Византии. – М., 1967. – Т. 1. – С. 239.

¹²² Digesta. – XIV.1.1.4; XIV.1.4.3; XIV.1.5; 39, LVII.1.30.

¹²³ Ibid. – XIV.1.1.4.

¹²⁴ Ср.: *Christides V.* The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824). – Athens, 1984.

¹²⁵ Ср.: *Casson L.* Ships and Seamanship... – P. 320–321.

¹²⁶ Морской закон. – С. 38.

¹²⁷ Ср.: *Сорочан С. Б.* К вопросу об уменьшении вместимости византийских грузовых кораблей в «темные века». – С. 74–82.

¹²⁸ *Yannopoulos P. A.* La societe profane dans l'Empire byzantin des VIIe, VIIIe et IXe siecles. – Louvain, 1975. – P. 130.

¹²⁹ Морской закон. – III.9; *Литвиц Е. Э.* К вопросу о городе в Византии... – С. 119.

¹³⁰ Подр. см.: *Сорочан С. Б.* Византия IV–IX веков: этюды рынка. Структура механизмов обмена. – Харьков, 1998. – С. 381–384.

¹³¹ *Кадеев В. И., Сорочан С. Б.* Экономические связи античных городов Северного Причерноморья в I в. до н. э. – V в. н. э. – Харьков, 1989. – С. 93; *Кадеев В. И.* Херсонес Таврический. Быт

и культура (I–III вв. н. э.). – Харьков, 1996. – С. 101; *Сванидзе А. А.* Средневековый город и рынок в Швеции. XIII–XV вв. – М., 1980. – С. 212.

¹³² *Ioannis Chrysostomi Opera omnia quae extant...* Opera et studio B. de Montfaucon / Accurant et denuo rec. J.-P. Migne // PG. – 1862. – Т. 49. – Col. 107 (Ad populum antiachenum homil. IX); 1862. – Т. 51. – Col. 261–262 (De eleemosyna sermo. I. Homiliae hujus habendae occasio); 1859. – Т. 52. – Col. 688 (Epistolae. 128); 1859. – Т. 54. – Col. 581 (In Genesim sermo 1).

¹³³ *Epiphanii Constantiae in Cypro episcopi Opera quae reperiri potuerunt omnia.* Т. 2 // PG. – 1858. – Т. 42. – Col. 825 A; *Corpus juris civilis.* – Berolini, 1904. – Vol. 3: Novellae / Rec. R. Schoell. *Opus Schoellii morte interseptum absolvit G. Kroll.* – Nov. 59.2.

¹³⁴ *Miracula S. Artemii (Diegesis ton thaumaton tou agiou... Artemiou) // Varia graeca Sacra.* Сборник греческих неизданных богословских текстов IV–XV веков / Изд. А. Пападопуло-Керамевс // Записки имп. СПб. ун-та, истор.-филол. ф-т. – 1909. – Ч. 95. – С. 45–47.

¹³⁵ *Rouge J. Recherches sur l'organisation...* – P. 179–188.

¹³⁶ *История Византии.* – М., 1967. – Т. 1. – С. 120.

¹³⁷ Ср.: *Theodosiani libri XVI constitutionibus sirmondianis et leges novellae ad Theodosianum pertinentes* / Ed. Th. Mommsen, P. M. Meyer. – Berolini, 1905. – Vol. 1. – P. 1–2. – XIV.2.2; *Rouge J. Recherches sur l'organisation...* – P. 179 f.

¹³⁸ *История Византии.* – М., 1967. – Т. 1. – С. 120; *Каждан А. П.* Социальный состав населения византийских городов в IX–X вв. // *ВВ.* – 1956. – Т. 8. – С. 87; ср.: *Rouge J. Recherches sur l'organisation...* – P. 295–296.

¹³⁹ *Historia ecclesiastica Zachariae Rhetori vulgo abscripta, I–II* / Ed. E. W. Brooks. *Corpus scriptorum christianorum orientalium. Scriptores Syri.* Ser. 3. Т. 5–6. – Parisiis; Lovanii, 1919–1924. – S. 36–37 (I.7.6).

¹⁴⁰ Подр. см.: *Сорочан С. Б.* Византия IV–IX веков: этюды рынка. Структура механизмов обмена. – Харьков, 1998. – С. 328–329, 350.

¹⁴¹ Византийский Земледельческий закон. – Гл. 18, 19.

¹⁴² *Digesta.* – XIX.2.19.9; XIX.2.38.1.

¹⁴³ Византийская книга Эпарха / Вступит. ст., пер., коммент. М. Я. Сюсюмова. – М., 1962. – VI.2, 3; VIII.10; XXII.2, 3.

¹⁴⁴ *История Византии.* – М., 1967. – Т. 1. – С. 30–31; *Морской закон.* – С. 6.

¹⁴⁵ Ср.: *Сорочан С. Б.* О политической роли и идейной ориентации торгово-ремесленного населения Византии в эпоху иконоборчества // *Вестник Харьковского ун-та.* – 1992. – № 393. – История. – Вып. 26. – С. 92–101.

¹⁴⁶ *Digesta.* – XIV. 2. 4 pr.; *Casson L.* Harbor and River Boats of Ancient Rome // *JRS.* – 1965. – Vol. 55. – P. 34–35; *Rouge J. Recherches sur l'organisation...* – P. 192–200.